

後志インフラ文学ツーリズムの取り組み —インフラの歴史を文学と共に学ぶ—

小樽開発建設部 道路計画課 ○石本 茂恵
小樽開発建設部 道路計画課 西山 公夫
小樽開発建設部 道路計画課 佐々木 博一

本取組は、平成29年度に「後志文学ツーリズム」として始まり、インフラ整備の歴史と組み合わせ、「後志インフラ文学ツーリズム」として地域の活性化に寄与するべく様々な活動を行ってきた。本稿では、地域の観光資源を違った視点から捉えなおし、新たな魅力を引き出す取り組みとして行ってきた様々な企画展開や、その他の取り組みとの連携について紹介する。

キーワード：広報、地域交流・連携、地域活性化、人材育成

1. はじめに

観光における人々の目的は、コロナ以前から少しずつ変化してきている。これまでの「モノ」消費から「コト」消費へと変わって来ている。これまでの定型的な観光コンテンツをただ巡るだけでは、もはや観光客は満足しない。そこに今しかできない特別な体験が加わることを求めているのである。

後志は、鉄道や港、道路など、早くからインフラ整備が進められたこともあり、多くの文学者が訪れ、人々の営みを文学に記した。こうした「文学」の舞台となった場所を訪れながら、地域の魅力を探っていく旅、というのは面白いのではないだろうか。そう考えた私は、地域振興対策室に在籍していた平成29年度、文学に描かれた場所、あるいは文学者にゆかりの深い場所を巡る「後志文学ツーリズム」を提案した。この取り組みは特に知的好奇心の高いシニア層に受け入れられ、反響も大きかった。

一方で、北海道開拓の時代から、人々の生活を豊かにしていく礎となったインフラ整備の歴史は、北海道開拓の歴史と共に語られ、伝えられていく必要がある。後志を舞台にした「文学」においては、このようなインフラ整備の歴史が描かれたものがたくさんある。そこで、この「後志文学ツーリズム」に「インフラ整備の歴史」を組み込み、令和元年度から「後志インフラ文学ツーリズム」という形で進めていくことにした。

本稿では、この「インフラ」と「文学」との異質なコラボレーションがいかんにして起こったか、そしてその取り組みがどのように広がっていったかについて紹介する。

2. 後志文学ツーリズムの始まり

(1) 小樽開発建設部HPへの掲載

まず最初に行ったのは、後志を舞台にした文学を片端から読むことだった。わりとたくさんあり、驚いた。

そしてその描写の素晴らしさにも驚いた。たとえば、有島武郎は「生れ出づる悩み」で岩内の港から見た山々を描いたが、実際に岩内港を訪れた景色はまさにそのとおりであった。そのことに改めて感動を覚えると共に、文学で出会った景色を実際に見ることの楽しさ、追体験の面白さを感じた。

そこで、後志管内を「小樽市内」、「羊蹄山麓」、「日本海沿岸」に分け、それぞれ文学の舞台になった場所を訪れて感じたことをレポートにまとめ、文学作品の引用と共に紹介する「後志文学ツーリズム」を作成し、小樽開発建設部のHPに掲載した。

「文学」という新しい切り口からの観光案内は驚くほど好評で、新聞に取り上げられたり、一般の方から「ありきたりな観光パンフレットとはひと味もふた味も違う」という嬉しい言葉をいただいたりした。





図-1 小樽開発建設部 HP に掲載した後志文学ツーリズム

(2) 日帰りモデルルートの作成

そして、翌年、後志道の余市 IC が開通し、札幌市から余市町までが1時間を切ったことをきっかけに、実際にこうした場所をまわるとしたら、ということで日帰りコースでルートを考えてみた。

「小樽市内編」は若い女性グループをターゲットに、美味しいランチやスイーツも楽しんでもらえるようなコースにした。

「日本海側編」は、知的好奇心の強いシニアグループをターゲットにした。古くから鯨漁で栄えたこの地域は、後志の中でも歴史を感じさせる場所でもある。シニア層が好みそうな海鮮料理も楽しめるコースとして考えた。

「羊蹄山麓編」は、お子さんのいる家族グループをターゲットとした。子ども達の自由研究の題材になりそうな文学ネタと、お母さんが喜びそうな新鮮な野菜、お父さんの帰ってからの楽しみとしてお酒、など、家族それぞれが楽しめるコースとした。

「日本海側編」と「羊蹄山麓編」はできたばかりの余市 IC から後志道を使って、時間短縮。運転手さんにも優しいルートだ。

これらをモデルルートとして提案し、HPに掲載すると、全部実際に巡ってみました！などという嬉しい感想もいただいた。その通り巡ることはできなくても、興味

ISHIMOTO Moe, NISHIYAMA Kimio, SASAKI Hirokazu

のある場所だけをピックアップしたり、さらに行きたい場所を組み合わせると一泊二日にすることもできる。いわば、旅のきっかけとして活用してもらえていることが分かり、嬉しく思った。



図-2 後志文学ツーリズムモデルルート

3. インフラ整備の歴史との融合

こうして取り組みを進めていくうち、もっと開発局らしい、開発局ならではの取り組みとすることができないか、という考えが頭をもたげてくるようになった。

折しも、道路計画課に異動になり、インフラ整備の大変さについて知り始め、もっとこうしたことについて皆さんに知ってもらう必要があると感じていた。

そこで、インフラ整備の歴史について書かれた文学はないだろうか、と調べてみたところ、ある手記に行き当たった。

それは、神恵内村のあるご高齢の方の手記で、国道

229号線の開通を祝って、昔を思い返して書かれたものだが、「当時は山越えも浜の磯伝いの道も大変だった、でも今はこんないい道路ができて本当に便利になった。長生きしてよかった」というような内容だった。これを読んだとき、そうか、インフラ整備の歴史の中には、それができるまで苦労してきた人々の物語があるのだ、と気づいた。

それまで日本海沿岸の奇岩が連なる険しい地形も、ただ絶景と眺めていただけの私だったが、そこを昔歩いてきた人がいるんだ、生活のためには歩かざるを得なかったんだ、と思い、改めて先人の苦労の上にある今の生活、ということを考えるようになった。

こうした例は、文学にもある。水上勉の「飢餓海峡」には、まだ国道が整備される前の昭和30年代半ばの雷電海岸が描かれている。水上勉は、昭和36年に講演会で岩内を訪れ、険しいこの地形を目の当たりにして、「飢餓海峡」を着想した。先人の苦労を身を以て感じ、そこに立ちほだかる厳しい自然に人々の悲哀を見たのである。

北海道開拓の時代から、こうした苦労の上に人々の生活が営まれてきた。ともすればマイナスイメージすらあるインフラ整備の歴史を、文学を元に捉え直すことで、本来の「人々の生活を守るためのインフラ」という形が見えてくるように思う。

(1) 「後志インフラ文学ツーリズム」小冊子の作成

こうした「インフラ」×「文学」の取り組みを、まずは皆さんに知ってもらおう。そう思った私は、「後志文学ツーリズム」にインフラ整備の歴史を併せた「後志インフラ文学ツーリズム」を立ち上げた。

そしてまずは古くから鱒漁で栄えた日本海沿岸の文学とインフラ整備の歴史のトピックを集めた小冊子を作った。そして、小樽開発建設部の玄関ロビーに「ご自由にお持ちください」と設置したところ、興味をもって持ち帰ってくれる人がかなりいた。「インフラ」と「文学」という一見相反するような素材を混ぜ合わせることによって、面白い化学反応が生まれることを実感してくれたようだ。



図-3 後志インフラ文学ツーリズム「R229周遊編」

(2) 「後志インフラ文学展」の開催

そこで今度は、文学に興味のある方に知ってもらおうと、市立小樽文学館を訪ね、小冊子を置いていただくようお願いしてみました。すると、当時の館長さんが興味を示してくれ、「インフラと文学を結びつける取り組みはこれまでなかった。開発局の視点を生かしたとても面白い取り組みである。ぜひ、うちで企画展をやりたい。」と一言でくださった。

文学を専門とする方から、そのようなご提案を受けることは大変嬉しく、二つ返事で受けることとした。

せっかくの機会なのだから、小樽開発建設部で行っている事業すべてのインフラについて紹介したい。まずは各部門のエキスパートに相談し、それぞれのインフラ整備の歴史についての資料を提供してもらった。それらに目を通し、それとつながりのありそうな文学を探し、読み込んだ。そこで私は、文学においてインフラは重要な位置を占めているということに気づいた。インフラが整備されたことにより、町と町がつながり、人々の往来が生まれ、ドラマが生まれていった。インフラと文学は水と油のようでありながら、実は密接に関わっているのだということが深く理解できた瞬間だった。

そうして学んだインフラ整備の歴史と文学とのつながりを、各部門の専門家の助けを借りながら、鉄道、道路、トンネル、港湾、河川、農業の六つの分野に分けてパネルにまとめ、展示することにした。





図-4 各部門ごとに制作したパネル

また、会場のイメージについても構想を練った。インフラ整備の歴史を視覚的に見ることのできる構造物として、「トンネル」がある。このトンネルをはじめとするアーチ型の形状は、ヨーロッパにおける駅のプラットフォームなどにも使われる。駅やトンネルといった公共空間は、人々の往来が生まれ、文学が生まれる場所でもある。インフラと文学の融合を示唆するこの形状を統一イメージとし、ロゴマークや展示にも生かしていくこととした。

会場には、「寒冷紗」とよばれる薄い布を使い、各ブースにアーチ状のスクリーンを設置し、展示のアクセントとすることにした。この寒冷紗は農業において日よけに使われ、また開拓の時代には虫除けとして使われたという。さらに、本を装丁する際にも使われるとのことで、まさにインフラと文学をつなぐ素材であるともいえるのだ。こうした意味のある寒冷紗で作ったアーチが印象的な空間は、光の演出も加わり、幻想的かつ立体的で、インフラの象徴を思わせ、とても魅力的なものとなった。



図-5 「後志インフラ文学展」の展示空間

その他、鯨漁で古くから賑わい、文化も発達していた日本海沿岸の町、岩内町の郷土館からも多くの資料を借りることができた。前述した「飢餓海峡」に関する資料や貴重な映像、岩内に縁の深い大正時代の人気作家、長田幹彦の直筆原稿など、興味深いものが集まった。

ところで、後志は北海道で最初の鉄道が敷かれた地でもある。国策として炭鉱を発掘することが提唱された時代に、幌内で発見された石炭を小樽の港へ運ぶために敷設された幌内鉄道（手宮線）である。これらの歴史についても触れる必要があるのだが、管轄外であるため開発局には鉄道の資料がない。そこで、北海道の鉄道の歴史について詳しい「北海道鉄道観光資源研究会」の方々は大変お世話になった。

鉄道の歴史に関するパネルや、Nゲージと呼ばれる精巧な鉄道模型、後志の風景と鉄道をミックスした美しい写真の数々など、貴重な資料を展示することが可能となった。

また、言うまでもなく後志の文学については、会場となる市立小樽文学館に貴重な資料がたくさんある。これらの資料も一緒に展示することによって、より理解が深まる。まさに、開発局の持つインフラの資料と、文学館の持つ文学の資料がコラボして、両者のつながりをより深く学べるというわけである。



図-6 小樽市張碓の海岸をイメージした鉄道模型

さて、こうして印象深い空間ができあがり、あとは開催を待つのみとなった5月初旬、残念なお知らせが耳に飛び込んできた。

北海道全域に新型コロナウイルス拡大防止のための緊急事態宣言が出され、市立小樽文学館が6月20日まで閉館する、というのである。「後志インフラ文学展」の会期は5月15日から6月20日。まさに会期がすべて休館期間と丸かぶり。半年前から準備をし、文学ツーリズムからの構想を含めると4年間の歳月をかけて練ってきた「後志インフラ文学展」の展示が、誰の目に触れる機会もなくなってしまう。これには、私たちも大きな絶望を味わい、頭を抱えることとなった。

しかし、これで諦める私たちではない。何事にもくじ

けずインフラを整備してきた我々開発局の意地にかけて、なんとかしてこの空間を皆さんにお届けしたい、という熱い思いのもと、「オンライン開催」へと大きく舵を取り、進めることとした。

まずは、Facebook に特設ページを作り、NPO 法人 ほっかいどう学推進フォーラム 新保理事長にご協力を仰ぎ、資料を作る際にお世話になった各部門のエキスパートの方々にインタビューする、という形式で動画を作成してアップした。



図- 7 YouTube にアップした「達人の解説」

そして、せっかくの展示空間を皆さんに見てもらおうと、展示を済ませた文学館内でトークショーを行い、オンラインで配信した。各分野の専門の方々を集め、「インフラと文学～文学に見るインフラ整備の歴史とこれから～」と題して行ったトークショーは、オンライン開催であったおかげで全国から視聴していただき、大盛況のうちに終わることができた。その後行ったアンケートでは、「とても満足」「満足」を合わせて85%以上と、大変高評価を得ることができた。「関係者の熱意が伝わってくるいい企画だったと思う」「文学をミックスした催しは新鮮かつ興味深かった」「九州からの参加であったが、その距離を感じさせなかったのは、登壇された皆様やスタッフの熱意と、オンラインという新たな ICT との見事な融合のおかげではないか」との意見もあった。

このような温かいコメントをいただき、スタッフ一同熱意をもって行うことの意味と反響の大きさに涙し、今後のリベンジ開催に向けて意志を固くしたところであった。



ISHIMOTO Moe, NISHIYAMA Kimio, SASAKI Hirokazu

図- 8 手作りで作り上げたオンライントークショーそして、皆さんの反響の大きさと、市立小樽文学館のご厚意により、2月に再開催されることが決定した。このときの感動は忘れられない。再開催は令和4年2月5日から27日。折良く、小樽の冬を代表するイベント「小樽雪あかりの路」と日程が重なる。皆さんの期待を受けて、いま、再開催に向けて準備が進められている。

(3) インフラわくわくツアーの実施

また、本局開発連携推進課が行っている「インフラわくわくツアー」で今年度小樽開建では「後志インフラ文学ツーリズム」を実際に楽しんでいただくツアーを企画した。

オンライントークショーのアンケートの中に「もし文学とインフラを合わせたツアーを開催するとしたら、参加したいと思いますか？」という設問を設けたところ、95%以上の方が「参加したい」と回答したこともきっかけとなった。

地域振興対策室と協力し、各施設と調整して作ったのは、「積丹半島で巡る 後志の文学とインフラ整備の歴史」と題して、市立小樽文学館を皮切りに、明治、大正、昭和、平成の4世代のトンネルを見ることのできる積丹町 武威トンネルや、岩内町郷土館、鯉御殿とまりを、各施設の職員の方による詳しい解説付きでまわるというものである。

バスの中では、「インフラと文学とのつながり」をわかりやすく紹介した動画や貴重なトンネルの貫通式の映像を流したり、後志にゆかりのある文学者のエピソードを、インフラとの関わりを交えながら説明したり、トンネル工事のタブーなどの豆知識を紹介した。



図- 9 バスの中での開建職員による説明

4世代トンネルでは、トンネル専門家の道路計画課 佐々木がメガホンを取り、それぞれのトンネルが移り変わっていった経緯などをわかりやすく説明した。皆さんとても喜んでくれ、後に行ったアンケートでは、「住み慣れた土地が違う場所のようでした」「インフラ整備を職業としているものにとって、文学と結びつけた観点は新鮮でした」「有名な作家や文学を身近に感じることが

できた」など、嬉しいコメントもいただいた。



図- 10 開建職員による現地での説明

コロナ禍でもあり、バスの乗車人数を絞るなどした結果、かなり高い値段設定となったが、最小催行人数の10人を大きく上回る17名の参加者が集まった。

施設の担当者もこのツアーのために「インフラと文学」とのつながりを意識した観点で特別な説明をしてくださり、皆さんの満足度もかなり高かった。このツアーの成功によって、「インフラ」×「文学」の面白さが広く一般に受け入れられたことが確信できたように思う。



図- 11 各施設の職員によるツアー専用の特別ガイド

ISHIMOTO Moe, NISHIYAMA Kimio, SASAKI Hirokazu

4. おわりに

こうして取り組んできた「後志インフラ文学ツーリズム」は、少しずつ広まり、今では教育の場でも活用されている。

美唄中学校では、小樽開発建設部HPに公開されている「後志文学ツーリズム」のレポートを生徒一人一人に配られる端末に入れ、「総合的な学習の時間」に教材として活用している。あえて違う地域のことについて学ぶことで、比較する視点や、自分の地域に活用していく方法を学ぶことができるという。



図- 12 「後志文学ツーリズム」のレポートを閲覧する美唄中学校3年生の生徒

また、空知の石炭、室蘭の鉄、小樽の港、そしてそれをつないでいた鉄道を結びつけた「炭鉄港」の取り組みに学び、「インフラと文学」の視点をさらに広げることができた。鹿児島への視察や、樺戸集治監、三笠博物館などへの視察により、北海道開拓期にインフラ整備が急がれた経緯、その背景などを知ることができた。後志のみならず、全道に広がる視点を得たところである。

来年は、この「炭鉄港」の取り組みと文学を結びつけて行く企画もすでに出ており、ますます楽しみが広がる。

今後の取り組みとしては、後志だけでなく、もっと広い地域に目を向け、連携という形で進めていきたいと思う。インフラ整備は全道で行われており、それぞれにドラマがある。そして、文学の舞台になった場所も全道に数え切れないほどある。

今後はこういった場所をつないで、「北海道インフラ文学ツーリズム」になるよう、取り組みを進めていきたい。北海道というこの広い大地のたくさんの魅力を、インフラと文学、という二つのキーワードで探り、広めていく取り組みは、きっとこれからも重要な意味を持つものと確信している。